

Oto Tomeček – Michaela Žoncová*

**MOŽNOSTI VÝSKUMU CIEST NA ZÁKLADE
DOKUMENTOV TEREZIÁNSKEJ URBÁRSKEJ
REGULÁCIE**

WAYS TO RESEARCH PATHS BASED ON DOCUMENTS
FROM THE MARIA THERESIA'S URBARIAL SURVEY

Keywords

Maria Theresia's urbarium
labour-related mobility
paths
mills
fairs
market spheres
Zvolen

Abstract

The paper introduces methods of research of historic paths, traffic and travelling in the past based on an analysis of questionnaire responses provided by representatives of municipalities in the Zvolen district (*stolica*) at the time when Maria Theresia's urbarial survey was prepared in the early 1770s. The provided answers comprise lots of information which makes it possible to assess serfs' labor-related mobility, describe the accessibility of mills and fairs, reconstruct market spheres of more significant towns, and also assess the importance and quality of paths.

* PhDr. Oto Tomeček, PhD., Katedra histórie, Filozofická fakulta Univerzity Mateja Bela, Tajovského 40, 974 01 Banská Bystrica. E-mail: oto.tomecek@umb.sk. – RNDr. Michaela Žoncová, PhD., Katedra geografie a geológie, Fakulta prírodných vied Univerzity Mateja Bela, Tajovského 40, 974 01 Banská Bystrica. E-mail: michaela.zoncova@umb.sk. – Štúdia vznikla v rámci riešenia projektu VEGA 1/0236/18 *Environmentálne aspekty životného prostredia vybraných banských lokalít na Slovensku v stredoveku a začiatkom novoveku*.

Tereziánska urbárska regulácia

Dokumentácia vytvorená pri príležitosti tereziánskej urbárskej regulácie vo všeobecnosti patrí medzi pomerne dobre známy písomný prameň úradného charakteru, využívaný najmä pri výskume regionálnych dejín, sociálneho postavenia poddanského obyvateľstva na konci feudalizmu, ale aj pri výskume tereziánskych a jozefských štátnych reforiem.¹ Potenciál využitia tohto prameňa je však podstatne širší, nakoľko obsahuje množstvo údajov o dobovej krajine, jej využívaní, ako aj jej vnímaní samotnými obyvateľmi poddanských mestečiek, dedín a osád. Ponúka nám teda akýsi pohľad na krajinu v minulosti zdola, zo strany poddaných.² Takmer nevyužitý zostáva tento prameň vzhľadom k možnostiam, ktoré ponúka v oblasti výskumu starých ciest, mobility poddaných a vôbec dopravy a cestovania v minulosti vo všeobecnosti.

Trasy ciest v druhej polovici 18. storočia dokážeme rekonštruovať relatívne presne hlavne na základe rôznych máp (najmä mapových listov 1. vojenského mapovania, chotárnych máp či máp panstiev). Aktuálnejším problémom vo výskume ciest pre toto obdobie sa preto stáva skôr otázka skúmania významu a kvality cestných komunikácií, ich využívania z pohľadu obchodu, zásobovania, mobility obyvateľstva rôznych sociálnych skupín, ako aj dostupnosti mlynov, trhov a formovania trhových sfér. V neposlednom rade môžu byť zaujímavou výskumnou témou tiež dopravné prostriedky slúžiace na prepravu obyvateľstva a tovarov.

Na viaceré z naznačených otázok nám dokáže odpovedať písomný materiál, ktorý vznikol pri príležitosti prípravy tereziánskej urbárskej regulácie. Medzi obsahovo najzaujímavejší a informačne najbohatší súbor písomností tohto rozsiahleho elaborátu patrí najmä **9-bodový dotazník zisťujúci pomery v jednotlivých sídlach**, na ktorý odpovedali určení predstavitelia obecných komunít. Ich najčastejšími respondentami boli hlavne richtári („*iudex loci*“, „*richtar*“) a prisažní („*seniores*“, „*prisazni*“), výnimočne aj bývalí richtári („*lanski richtar*“), miestni notári („*loci notarius*“) či učitelia („*ludi magister*“).

¹ Najzásadnejšou prácou podrobne charakterizujúcou priebeh a dopady tereziánskej urbárskej regulácie je rozsiahla monografia historika práva K. Rebra (Karol REBRA, Urbárska regulácia Márie Terézie a poddanské úpravy Jozefa II. na Slovensku, Bratislava 1959). Otázke postavenia poddaných a priblíženia ich povinností sa venovali napríklad práce: Ignác ACSÁDY, Dejiny poddanstva v Uhorsku, Bratislava 1955; Daniela PRELOVSKÁ, Roľnícke pomery v Nitrianskej stolici vo svetle súpisov tereziánskej urbárskej regulácie, in: Agrikultúra 23, Bratislava 1991, s. 31–49; Daniela PRELOVSKÁ, Postavenie poddaných vo východnom Gemeri v čase urbárskej regulácie Márie Terézie, in: Studia Historica Nitriensia 2, 1994, s. 88–127. Zhodnoteniu reformy vo vzťahu k zemepanským mestám sa venuje Tünde LENGYELOVÁ, Urbárska regulácia Márie Terézie a jej vplyv na život v zemepanských mestách na Slovensku, in: Tereziánske a jozefínske reformy a ich význam pre rozvoj Slovenska, Bratislava 1998, s. 41–49.

² K tejto problematike vyšla zatiaľ len práca Oto TOMEČEK, Vnímanie krajiny poddanými v čase tereziánskej urbárskej regulácie, Studia Historica Nitriensia 19, 2015, č. 1, s. 86–93.

Príspevok predstavuje **výskumné možnosti v oblasti historických ciest**, dopravy a cestovania v minulosti, na základe výskumu dotazníkových odpovedí predstaviteľov obecných komunít sídiel ležiacich na území Zvolenskej stolice. Počas výskumu sa podarilo preštudovať uvedený písomný materiál u väčšiny sídiel ležiacich na území stolice, s výnimkou slobodných kráľovských miest, dvoch mestečiek (Poniky, Pliešovce) a len niekoľko málo dedín a osád. Skúmaná vzorka predstavovala 116 preskúmaných urbárov zahŕňajúcich 151 sídiel, prevažne dedín a osád, ale aj šiestich mestečiek (Babiná, Dobrá Niva, Radvaň, Sása, Slovenská Ľupča a Zvolenská Slatina).³ Úlohou dotazníkov bolo zistenie pomerov v jednotlivých obciach v predurbárskom období, teda v období pred začiatkom tereziánskej urbárskej regulácie. Dotazníkové odpovede boli v sledovanej oblasti vypracované v priebehu rokov 1770 a 1771.

Najviac údajov týkajúcich sa ciest, cestovania a dobovej dopravy možno nájsť predovšetkým v odpovediach poddaných na otázky sformulované v bodoch 2, 3 a 4. V druhom bode poddaní odpovedali na otázky aké povinnosti majú voči svojim zemepánom či už písané („*wedle contractu*“) alebo nepísané („*wedle obycegi*“), kedy sa začali, resp. či a aké urbáre mali doposiaľ. V treťom bode odpovedali na otázky od čoho ich povinnosti závisia („*z čeho zaležia*“) a kedy a akým spôsobom sa realizujú v prípadoch, keď neexistuje písaný urbár či kontrakt. V štvrtom bode odpovedali na otázky aké osohy a úžitky majú, a naopak tiež, aké škody musia každoročne znášať. Keďže prevažná väčšina obecných predstaviteľov neuvádzala starší urbár alebo kontrakty, zapisovali sa ústne odpovede spomenutých predstaviteľov obecných komunít opisujúcich aktuálnu situáciu.

V odpovediach na body 2 a 3 sa uvádzali údaje o pracovnej mobilite poddaných, ktorú môžeme rozdeliť na povinnú a zárobkovú. Povinnú vykonávali zadarmo v rámci svojich robotných povinností voči zemepánovi. Zárobkovú mobilitu predstavovali väčšinou rôzne povoznícke aktivity, tzv. furmanky, vykonávané na nariadenie či so súhlasom zemepána, pri ktorých si mohli zarobiť peniaze. Zárobkovú činnosť mohli predstavovať aj aktivity v oblasti vodnej dopravy, realizované formou pltníctva alebo plavenia dreva. V jednotlivých odpovediach nachádzame konkrétne informácie o spôsoboch a cieľoch prepravy, prepravovaných komoditách, prípadne tiež používaných dopravných prostriedkoch (typoch záprahov či pltí). V prípade zárobkových povozníckych činností bola častokrát presne vyšpecifikovaná aj finančná odmena, za ktorú sa mala konkrétna práca vykonať. Uvedené údaje ponúkajú množstvo dát umožňujúcich, za pomoci ďalších písomných a kartografických prameňov, rekonštruovať smery dopravných trás a ich prípadnú vyťaženosť vzhľadom na intenzitu prepravy.

³ Prevažná väčšina materiálu je dostupná na webovej stránke <https://archives.hungaricana.hu/en/urberi> [cit. 1. 2. 2020]. Ďalšie urbáre, ktoré nie sú dostupné v online podobe, je možné študovať v Štátnom archíve v Banskej Bystrici vo fonde Zvolenská župa, resp. v práci: Pramene k dejinám slovenčiny II, red. Tatiana LALÍKOVÁ – Milan MAJTÁN, Bratislava 2002, s. 71–91.

V odpovediach na otázku v bode 4 sa uvádzali údaje o vzdialenostiach do najbližších miest, resp. významnejších trhovských centier, v míľach, alebo v hodinách. Išlo o sídla, kde bolo možné dochádzať za prácou a za obchodom na trhy, ktoré ležali na území stolice (v tomto prípade Banská Bystrica, Brezno, Krupina, Ľubietová, Zvolen), ale aj mimo stolice (Banská Štiavnica, Kremnica, Lučenec, Rimavská Sobota). Osobitne sa vždy uvádzala aj vzdialenosť k najbližšiemu mlynu v tom prípade, že sa nenachádzal priamo v danom sídle. Na tomto mieste sa napokon častokrát uvádzalo aj stručné zhodnotenie kvality cesty či ciest, ktoré poddaní používali.

Cesty a mobilita poddaných v Zvolenskej stolici

Povinné **pracovné mobility poddaných** predstavovali väčšinou kratšie cesty, ktoré sa však realizovali častejšie. Zvyčajne sa vykonávali niekoľkokrát do roka na území panstva, avšak v niektorých prípadoch mohli presahovať aj hranice daného panstva. Zvyčajne tu išlo o cesty smerujúce na miesto pracovného výkonu, teda tam kde bolo potrebné dochádzať za prácou, resp. tam kde bolo potrebné dovážať a odvážať rôzne suroviny, potraviny, obchodné komodity. V tomto prípade mohlo ísť napríklad o hrady a zámky, panské dvory a kúrie, panské majere, krčmy, salaše, pily, vápenky, tehelne a podobne. Naopak, zárobkové pracovné mobility smerovali väčšinou do vzdialenejších lokalít a realizovali sa zvyčajne menej často, väčšinou len raz alebo dvakrát do roka, prípadne len v čase sezónnych prác (napr. rúbanie dreva, plavenie dreva, výpomoc pri žatve a pod.).

Takmer všetci poddaní vykonávali niektoré povoznícke práce súvisiace s poľnohospodárskymi aktivitami. Sem možno zaradiť hlavne rozvážanie hnoja na polia či zväžanie sena a obilia do stodôl. Typickou povinnou povozníckou aktivitou poddaných bolo tiež zásobovanie panstva drevom určeným na ohrev a v prípade potreby tiež stavebným drevom. Vozovú prácu poddaní vykonávali predovšetkým s dvojzáprahom alebo štvorzáprahom dobytká, v niektorých zriedkavejších prípadoch tiež so šesťzáprahom dobytká.⁴ Len v jednom prípade sa vo vzorke študovaných urbárov nachádzal doložený kôň ako ťažné zviera.

Poddaní slobodných kráľovských miest museli vykonávať povoznícke povinnosti v záujme zásobovania miest resp. výrobných podnikov ležiacich na území týchto miest. Takýmito podnikmi boli najmä pily, pivovary, tehelne a vápenky (vápenné pece). Špecifikom poddaných mesta Banská Bystrica bolo dovážanie borovicových rúr („*rury borowé*“) určených pre mestský vodovod. Poddaní Zvolena z dediny Lukové vozili skaly na úpravu ciest na území mestského chotára. Poddaní mesta Ľubietová

⁴ „Uhlga pak kedy kolwek huta potrebuge wozit musime na czterom y na šestorom dobitku, to ale za plat.“

mali zase netradičnú povinnosť dovážať z Banskej Bystrice soľ pre mestskú potrebu a na predaj.

Komorskí poddaní, ktorých zemepánom bola vo väčšine prípadov Banská komora v Banskej Bystrici, vykonávali viacero povozníckych prác ako svoju zárobkovú aktivitu. Tieto povoznícke práce boli vykonávané za účelom zabezpečenia plynulej prevádzky banských a hutníckych podnikov. Najbežnejšie prepravovanou surovinou bolo drevo, drevné uhlie, ale samozrejme aj ruda a meď. Poddaní z Podlavíc a Riečky museli každý tretí týždeň voziť s dvoma vozmi tzv. kráľovské striebro z komorského dvora v Banskej Bystrici do Banskej Štiavnice. Cestou späť vozili olovo. Menej bežné bolo dovážanie povrazov pre banské gáple („*powraz gapelsky*“) poddanými z Kostivarskej z Banskej Bystrice priamo k baniam. Niektorí obyvatelia Ľupčianskeho komorského panstva zvykli voziť dosky z Banskej Bystrice do Banskej Štiavnice a cestou späť vozili do bystrickej huty menšie kúsky rudy („*jarcz*“) a rudný kal, tzv. šlich („*slich*“). Borovice na rúry (vodovodné) vozili poddaní z dediny Hiadeľ. Okrem toho vyrábali drevené žľaby („*žleby a špunty*“) pre banskú komoru, podobne ako aj obyvatelia Priechodu, Podkoníc a Kališťa. Tieto potom všetci vozili na miesto určenia. Obyvatelia Medzibrodu, Brusna a Sv. Ondreja si privyrábali furmančením s dreveným riadom a čipkami. Ondrejčania a obyvatelia Brusna si pri ceste späť dovážali obilie. Podobne Ráztočania chodili do južnejšie položených stolíc („*na dolne strani*“) predávať drevený riad a naspäť si dovážali nakúpené obilie. Niektorí poddaní zvykli dochádzať za prácou aj do vzdialenejších lokalít. Podkoničania ako drevorubači chodili napríklad za prácou do kráľovských lesov Kremnice, Kľaku či dokonca Smolníka. Hiadeľčania zvykli vyslať až 50 chlapov na rúbanie dreva len do kráľovských lesov v Kľaku. Obyvatelia z Jasenia si mohli privyrobiť aj prácou v tisovskej bani.

Poddaní Zvolenského panstva museli chodiť na cesty všade tam kde ich panstvo poslalo. Najčastejšie vykonávali rôzne povoznícke aktivity na území panstva, kde rozvážali drevo na ohrev, stavebný materiál, nápoje, potraviny. Časté boli furmanky aj do iných stolíc. Do Boršodskej stolice (*Edelin a Cserép*)⁵ vozili šindle, dosky, laty a iné potrebné veci. Pri ceste späť im naložili víno a obilie, ktoré doviezli do Zvolenského zámku. Na takejto ceste strávili zvyčajne 7 až 10 dní. Víno pre panstvo dovážali aj z iných stolíc, podľa toho kde ho panstvo nakúpilo. Poddaní z Badína a Kováčovej vozili drevo na stavebné účely všade tam kde to bolo potrebné, ako napr. na výstavbu panských hostincov v Devičanoch (*Prandorff*)⁶ v Hontianskej stolici a v Kozelníku

⁵ Edelin resp. Edelin je v severovýchodnom Maďarsku ležiace sídlo Edelény. Pod lokalitou Cserép možno hľadať dedinu Cserépfalu alebo Cserépváralja, obe ležiace pod starým hradom Cserépvár na území súčasného Maďarska v blízkosti Egru.

⁶ V blízkosti mesta Pukanec ležiaca dedina Prandorf (súčasná Devičany) bola v minulosti rozdelená na Unter Prandorf, v maď. Alsó Tóth Baka, a Ober Prandorf, v maď. Felső Tóth Baka.

(Kozelník)⁷ v Zvolenskej stolici, ktoré stavalo panstvo pred niekoľkými rokmi. Obyvatelia z Môťovej ako jediní uviedli, že povoznícke povinnosti pre potreby panstva museli vykonávať na území stolice, mimo stolice, ale aj mimo Uhorska („w stolicy y wen ze stolicy, kde kolwek, i wen z uherskeg kragni“), ktorých súčasťou bola ako preprava tovaru, tak aj predstavitel'ov a reprezentantov panstva.

Poddaní Vígľaškého panstva vykonávali taktiež rôzne povoznícke aktivity na území panstva, ale aj mimo neho. Poddaní z Detvy a Očovej napríklad za finančnú odmenu dovážali víno z Hontianskej, Novohradskej a Tekovskej stolice. Obyvatelia dediny Dúbravy vozili na Vígľašský zámok syr a raz alebo dvakrát v roku na jednom voze bryndzu a maslo do Levíc. V prípade potreby vozili s pomocou koňa tiež nápoje zo zámku do miestneho panského hostinca („nekdy po gednom kony siahneme a trunek na panský hostinecz wnas wistaweny zo zamku wezeme“). Obyvatelia Detvianskej Huty, ktorá vznikla ako osada pri sklárskej hute založenej v roku 1761,⁸ mali jedinou povinnosť, vozit' podľa potreby sklo z miestnej huty na Vígľašský zámok vzdialený na 5 hodín cesty.⁹ Netradičné služby vykonávali obyvatelia Hrochote. Tí pre svojich pánov donášali listy a peniaze do Levíc, Prešporku (Bratislava) a inde, alebo tiež odpre-vádzali odsúdených na smrť na popravisko.¹⁰ Obyvatelia podhradskej dediny Vígľašské Podhradie (Vígľaš) mali okrem iného aj povinnosť roznášať listy na území panstva.

Poddaní Dobronivského panstva mali relatívne najmenej povozníckych povinností. Obyvatelia Dobrej Nivy a Sásy sa z povinnosti furmanských prác vykupovali sumou 160 zlatých.¹¹ Furmanky miestni obyvatelia využívali hlavne ako možnosť zárobku. Obyvatelia mestečiek Babiná, Dobrá Niva a Sása vozili za zárobok víno do Banskej Bystrice, Kremnice a Zvolena. Pre bane do Banskej Štiavnice takto vozili drevo aj spolu s poddanými z dedín Breziny a Podzámčok. Ako zaujímavosť možno

⁷ Pricestný hostinec s prepriahacou stanicou v Kozelníku postavený na ceste smerujúcej do Banskej Štiavnice sa zachoval doposiaľ.

⁸ Zmluva na výstavbu huty bola spísaná 24. februára 1761 (Ján ŽILÁK – Pavol HLODÁK, Zrod a vývoj slovenského skla. Sklárne stredného Slovenska, Kalinovo b. r., s. 39).

⁹ Uvedený stav sa zdôvodňoval tým, že sídlo vzniklo v pustých panských lesoch len pred šiestimi rokmi: „Ponewac len geste od gedno Sgestich rokou w cirich a pustich horach panskich pry sklene Huttye se stawgame ...“

¹⁰ Tieto ich povinnosti vyplývali z toho, že mohli nosiť zbraň. Medzi ich hlavné povinnosti totiž patrilo poľovať, strážiť hory a vody, každoročne obnovovať hraničné medzníky („chotare každoročne obnowuwat“), ale tiež držať stráž na Vígľašskom zámku či vysielat' chlapov strážiť vozy s dovážaným vínom.

¹¹ Obyvatelia Sásy uviedli, že z tejto sumy platia jednu tretinu. Zvyšok platili obyvatelia Dobrej Nivy, alebo dochádzalo k deleniu sumy na rovnakú časť (tretinu) aj spolu s obyvateľmi Babinnej.

uviesť, že obyvatelia Babinej museli pre nedostatok pitnej vody v studni dovážať pre svoju potrebu aj vodu z miestneho mlyna vzdialeného štvrt'hodiny cesty.¹²

Poddaní panstva Radvanských taktiež vozili hlavne drevo na ohrev a rôzny stavebný materiál. Svojich pánov museli zásobovať tiež vínom z iných stolíc. Zaujímavou povinnosťou obyvateľov Jabrikovej a Králik bolo odprevádzanie odsúdených na smrť panskou stolicou na popravné miesto. Poddaní zo Senice si mohli privyrobiť furmankami do Prešporku (Bratislava) s tovarom kupcov.

Turčianske prepošstvo (prepozitúra) Blahoslavenej Panny Márie so sídlom v Kláštore pod Znievom¹³ malo na území Zvolenskej stolice jediný majetok, dedinu Sielnica. Jej obyvatelia vykonávali väčšinou kratšie cesty na území vlastného chotára alebo do Banskej Bystrice, kde vozili obilie v zrne a bryndzu na predaj. Dlhšiu cestu podnikli štyria miestni poddaní raz do roka, keď vozili so zapriahnutým dobytkom a so zloženým vozom drevo do panskej rezidencie v Turčianskej stolici.¹⁴ Cestou späť doviezli do sielnického panského hospodárstva všetko potrebné čo im naložili. Zarobiť si mohli s furmankami šlichu a jarca prevážaného z Banskej Štiavnice do kráľovskej huty v Banskej Bystrici.

Poddaní na zemianskych majetkoch museli, okrem vykonávania prác spojených s poľnohospodárskymi aktivitami, zásobovať svojich pánov predovšetkým drevom, vínom a obilím. Pre víno chodili zväčša do susedných južnejšie položených stolíc, hlavne do Hontianskej a Novohradskej. Poddaní z Ostrej Lúky upresnili, že raz do roka vozili s jedným alebo dvoma vozmi víno z *Petina*.¹⁵ Poddaní z Budičky zase v čase obračiek chodili s jedným alebo dvoma vozmi do Krupiny a do *Genczu* (asi Gönc) odkiaľ vozili do Ostrej Lúky víno. Poddaní z dedín Čerin, Čačín a Závada konkretizovali, že víno dovážali z Kosihoviec a Plachtiniec v susednej Hontianskej stolici. Obyvatelia Kašovej Lehoty uviedli, že na takýchto cestách do iných stolíc strávili týždeň a niekedy aj viac. Obyvatelia z Kremničky a Horných Pršian vozili víno pre panskú potrebu nielen do Zvolenskej stolice, ale aj ďalej do Liptova.¹⁶ Poddaní z kuriálneho sídla Tri Duby uviedli, že chodili pešo do Turca a Liptova s listami a inými vecami.

¹² „... *sobe musime wodu y w zime, y w lete z mlina dowážati*.“

¹³ V čase zisťovania pomerov počas tereziánskej urbárskej regulácie išlo o prepozitúru jezuitského kolégia v Trnave.

¹⁴ „*Na cestu čtiria čtwtwnicy, gedon každý na čtwtwy sedicy poddany po gednom dobitku kedis se zaprahname y woz take zlozime, raz do roka wedle potreby panskeg do residentii w sl. Turcanskeg stolicy gsauceg potrebné drewo odwažame*.“

¹⁵ Pravdepodobne dediny Dolné a Horné Peťany v Novohrade (dnes v Maďarsku ležiace dediny Alsópetény a Felsőpetény).

¹⁶ V oboch prípadoch išlo o poddaných vdovy po Mikulášovi Rakovskom.

Vodná doprava. Na prepravu dreva v Zvolenskej stolici sa využívala aj vodná cesta na rieke Hron.¹⁷ V druhej polovici 18. storočia sa táto doprava realizovala formou pltníctva, avšak veľmi rozšírené bolo aj voľné plavenie dreva. Oba spôsoby dopravy sú doložené početnými zmienkami v urbároch poddanských dedín banskobystrickej banskej komory, konkrétne tých, ktoré ležali na hornom toku Hrona (od Banskej Bystrice resp. Slovenskej Ľupče na východ). Pltníctvo aj voľné plavenie dreva patrili medzi platené práce.

Obyvatelia Prieochodu, Podkoníc, Brusna, Sv. Ondreja, Dubovej, Hiadľa, Dolnej Lehoty, Hornej Lehoty, Jasenia, Lopeja, Lučatina, Medzibrodu, Nemeckej, Predajnej, Valaskej a tzv. Bielych handlov¹⁸ vozili drevo z hôr k Hronu kde ho zbíjali do plti,¹⁹ s ktorými sa potom plavili dolu Hronom do Banskej Bystrice, Jalnej alebo Žarnovice. Obyvatelia Ráztoky taktiež vozili drevo („surowice“) z hôr k Hronu, kde ho zbíjali do plti. Vzhľadom nato, že sami pltníčiť nevedeli, museli si však na túto činnosť najímať iných poddaných. Iba dopravovanie jedlí a ich zbíjanie na plte uviedli medzi svojimi povinnosťami aj poddaní zo Zámestia. K pltiam predstavitelia niektorých vyššie menovaných dedín uviedli, že ak sú zbité z 11 kusov stredného dreva, dostávajú za ich splavenie o niečo menšiu výplatu ako v prípade plti vyrobených z hrubšieho dreva. V súvislosti s pltníctvom vykonávali dôležitú prácu navyše aj komorskí poddaní z Majera, ležiaceho v blízkosti Banskej Bystrice neďaleko miestnych horných hrablí. Tí boli povinní vyťahovať z Hrona plte, a to obyčajne až so šesťzáprahom dobytká.

Na voľné plavenie dreva sa využíval ako Hron, tak aj niektoré jeho bočné prítoky, ako napríklad Čierny Hron. Plaveniu dreva do Banskej Bystrice sa venovali Šalkovčania, Selčania, Prieochodčania, Podkoničania, Hiadľčania, Medzibrodčania, Brusňania, Ondrejčania, Dubovčania, Zámostíania, Ráztočania, Jasenčania, Lučatinčania, obyvatelia Nemeckej a Predajnej. Po splavení dreva vo forme drevených polien (kľúcht) ho museli na tunajších hrabliach vyťahovať na breh a skladať.²⁰ Horno- a Dolnolehoťania, obyvatelia Lopeja a Valaskej chodili plaviť, vyťahovať a skladať

¹⁷ Doklady o pltníctve na tejto rieke siahajú ešte do stredoveku. V zakladacej listine opátstva v Hronskom Beňadiku z roku 1075 sa spomína právo opátstva na vyberanie mýta od plti („tributum lignorum que feruntur super Goron“). Napriek tomu, že ide o mladšiu vsuvku, ide o dôkaz o rozvinutom pltníctve na Hrone v období stredoveku (Jozef GINDL, Z dejín dopravy dreva po Hrone, in: Zborník Lesníckeho, drevárskeho a poľovníckeho múzea 14, Martin 1987, s. 183–194, tu s. 185–186). Neskôr, od 16. storočia sa na Hrone začalo realizovať tiež voľné plavenie dreva, ktoré sa zachytávalo prostredníctvom technického zariadenia nazývaného hrable (Jozef VLACHOVIČ, Slovenská meď v 16. a 17. storočí, Bratislava 1964, s. 81).

¹⁸ K dispozícii boli urbáre zachytávajúce pomery v osadách (handloch) Krám resp. Beňuš, Pôbišovo, Filipovo, Gašparovo, Bacúch, Braváčovo, Podholie a Srnkovo.

¹⁹ V urbári Jasenia, Predajnej, Lopeja, Dolnej Lehoty, Hornej Lehoty a Valaskej sa upresňuje, že z hôr k Hronu vozili jedle, ktoré potom zbíjali na plte.

²⁰ Obyvatelia Predajnej v tejto súvislosti upresnili, že túto robotu vykonávajú okolo 30 rokov.

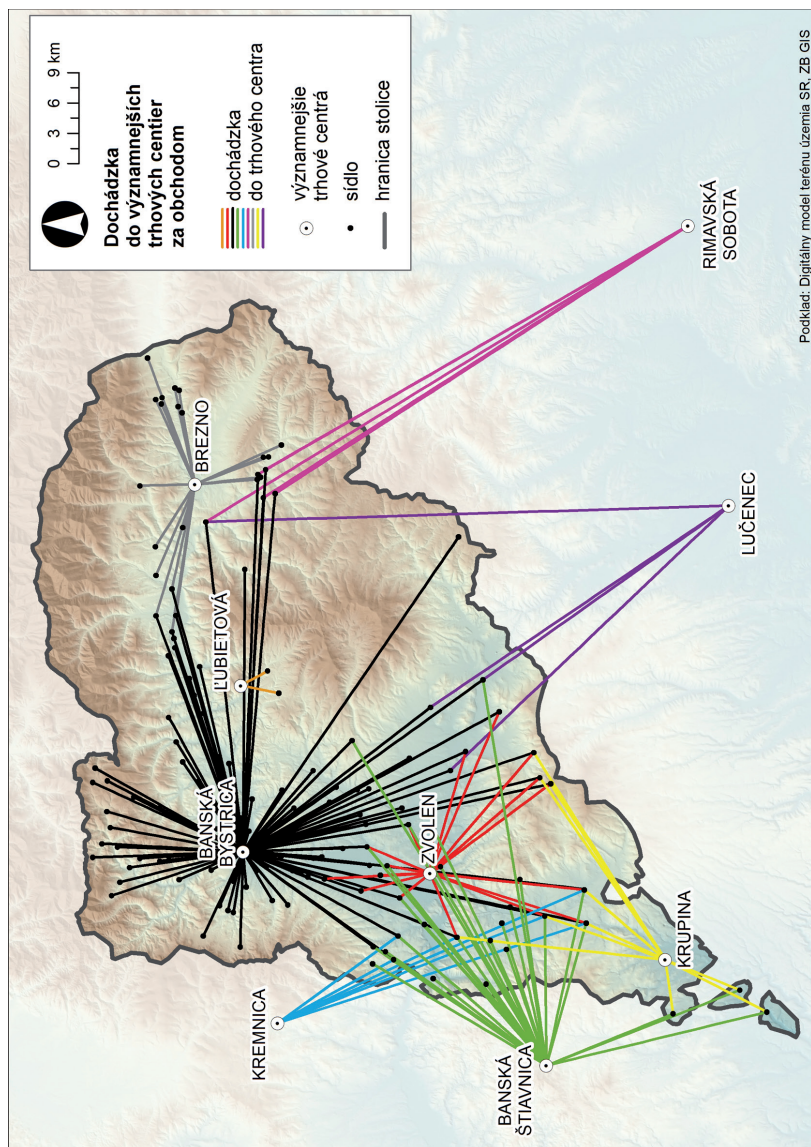
drevo do Hronca. Samotnému plaveniu dreva po vodných tokoch častokrát predchádzalo jeho približovanie z hôr, realizované prostredníctvom umelo vytvorených vodných jarkov (tzv. flúdre) a suchých šmykov (tzv. rizne). Približovanie dreva z hôr prostredníctvom flúdrov či rizní a jeho následné plavenie až k toku Hrona sa uvádzalo v urbároch dedín tzv. Čiernych handlov²¹ a Bielych handlov. Iba približovanie dreva z hôr prostredníctvom flúdrov a rizní uviedli v urbári obyvatelia Osrblia.

Cesty do trhových miest za obchodom. Predstavitelia takmer všetkých sídiel uvádzali tiež informáciu, kde chodia predávať svoj tovar, prípadne nakupovať potrebný tovar. Týmto trhovými miestami boli zvyčajne najbližšie kráľovské mestá. Na území Zvolenskej stolice to boli mestá Banská Bystrica, Brezno, Krupina, Ľubietová a Zvolen. Mimo stolicu dochádzali poddaní zo Zvolenskej stolice na trhy do Banskej Štiavnice (Hontianska stolica), Kremnice (Tekovská stolica), Lučenca (Novohradská stolica), ale aj Rimavskej Soboty (Malohont). Predstavitelia jedného sídla pritom mohli uviesť aj viacero trhových miest, ktoré využívali. Na základe týchto údajov si možno vytvoriť predstavu o trhových sférach uvedených miest, ako aj prienikových zónach týchto trhových sfér. Podľa údajov uvedených v urbároch sídiel Zvolenskej stolice mala najväčšiu trhovú sféru Banská Bystrica, ktorú menovali ako pravidelne navštevované trhové miesto predstavitelia 119 sídiel. Po nej nasledovala mimo stolice ležiaca Banská Štiavnica, ktorú menovali ako svoje trhové miesto predstavitelia 28 sídiel ležiacich na území Zvolenskej stolice. Predstavitelia 21 sídiel uviedli ako svoje trhové miesto Brezno. Len o niečo menšiu trhovú sféru malo mesto Zvolen, ktoré uviedli ako miesto trhu predstavitelia 18 sídiel. Až za týmito sídlami nasledovali Krupina (10 sídiel), Kremnica (6), Rimavská Sobota (5), Lučenec (4) a Ľubietová (2). Uvedená štatistika dokladá výlučne len dochádzku do trhových centier zo sledovaných sídiel Zvolenskej stolice. Je pravdepodobné, že trhové sféry niektorých z týchto centier boli ešte väčšie, keďže sa dá predpokladať aj dochádzka zo sídiel z iných, hlavne susedných, stolíc.

Sledovaný jav dochádzky obyvateľov jednotlivých sídiel Zvolenskej stolice do významnejších trhových centier možno veľmi prehľadne vyjadriť aj kartograficky. Okrem mapy znázorňujúcej smer dochádzky do trhových centier (obr. č. 1),²² je možné na základe vzdialenosti jednotlivých trhových centier vytvoriť prostredníctvom metódy Thiessenových polygónov aj mapu akýchysi potenciálnych trhových zón (obr.

²¹ K dispozícii boli urbáre zachytávajúce pomery v osadách (handloch) Čierny Hronec (neskôr vystupuje osada s menom Krám), Dolina, Medveďov, Závodie, Dobroč, Balog, Jergov, Komov a Fajtov. V súčasnosti sú všetky miestnymi časťami obce Čierny Balog.

²² Pri tvorbe mapy, ktorá znázorňuje dochádzku do významných trhových centier za obchodom bol použitý nástroj „XY to Line“, ktorý je súčasťou nástrojov ArcToolboxu (Data Management Tools – Features). Tento nástroj umožňuje vytvoriť novú triedu prvkov, ktorá obsahuje geodetické čiary vytvorené na základe súradníc bodu X (významné trhové centrum) a bodov $Y_1 - A_n$ (dochádzkové sídla).



Obr. č. 1. Mapa znázorňujúca dochádzku do významnejších trhov centier za obchodom.
– Kartografické spracovanie Michaela Žoncová.

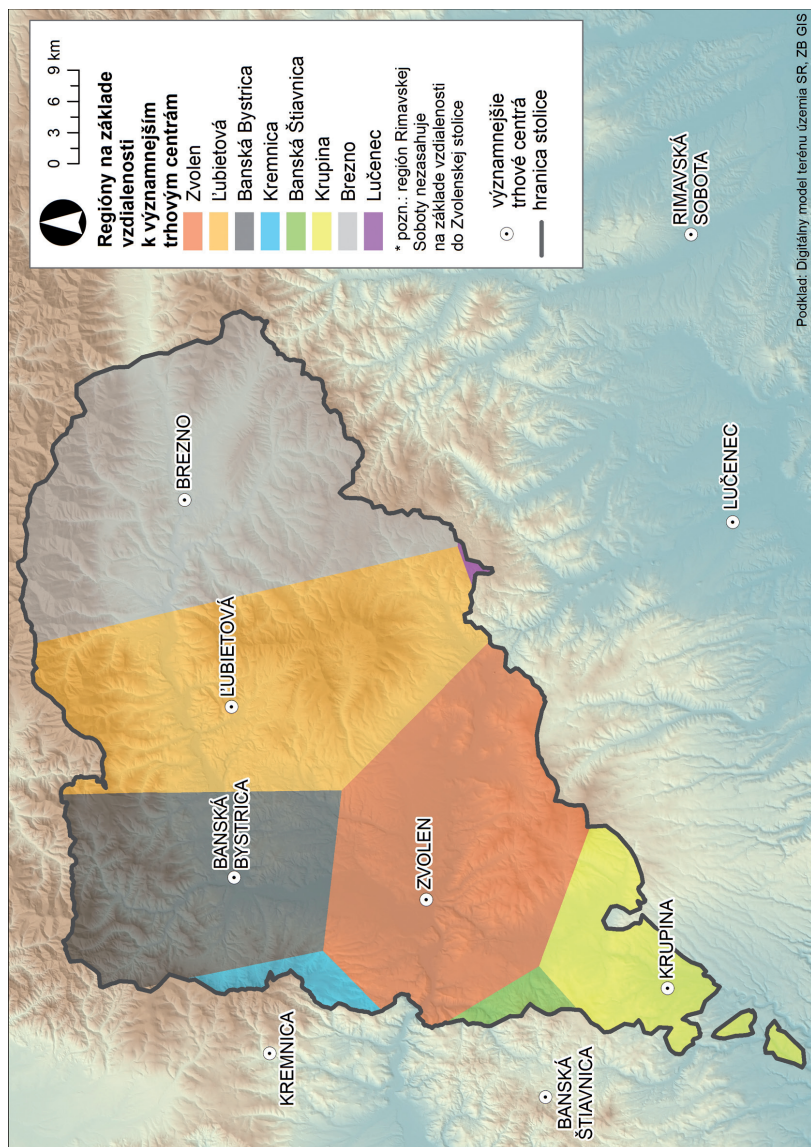
č. 2).²³ Tieto samozrejme nezohľadňujú špecifiká historického vývoja, historické a majetkové väzby sídiel, osobné väzby a skúsenosti obyvateľstva odrážajúce jeho historickú pamäť, rovnako tak prípadné fyzickogeografické bariéry. Týmto spôsobom znázornené regióny predstavujú len akýsi teoretický model toho, ako by mohla vyzerat' dochádzka do trhových centier odhliadnuc od všetkých historických a geografických špecifik. Porovnanie s mapou znázorňujúcou reálny stav trhových sfér (obr. č. 3),²⁴ zreteľne dokumentuje potrebu komplexného vnímania tohto javu odrážajúceho výsledky zberu, triedenia a detailnej analýzy historických dát.

Cesty k mlynom. Kratšie trasy museli poddaní pravidelne prekonávať na ceste k obilnému mlynu. Údaj o dostupnosti mlynského miesta, teda lokality na ktorej sa nachádzal najbližší obilný mlyn, chýbal v dotazníkových odpovediach len v minime prípadov. Z toho možno vyvodzovať, že informácia o dostupnosti mlyna bola pre poddaných minimálne tak dôležitá, ako informácia o trhových miestach poddaných. V prípade informácie o mlynoch sa v urbároch zvyčajne uvádzali dva údaje. Prvý údaj informoval o mieste, kde chodia miestni poddaní mlieť, teda kde sa nachádza najbližší mlyn. V prípade, že sa mlyn nenachádzal v predmetnom sídle, nasledovala tiež informácia o jeho vzdialenosti.

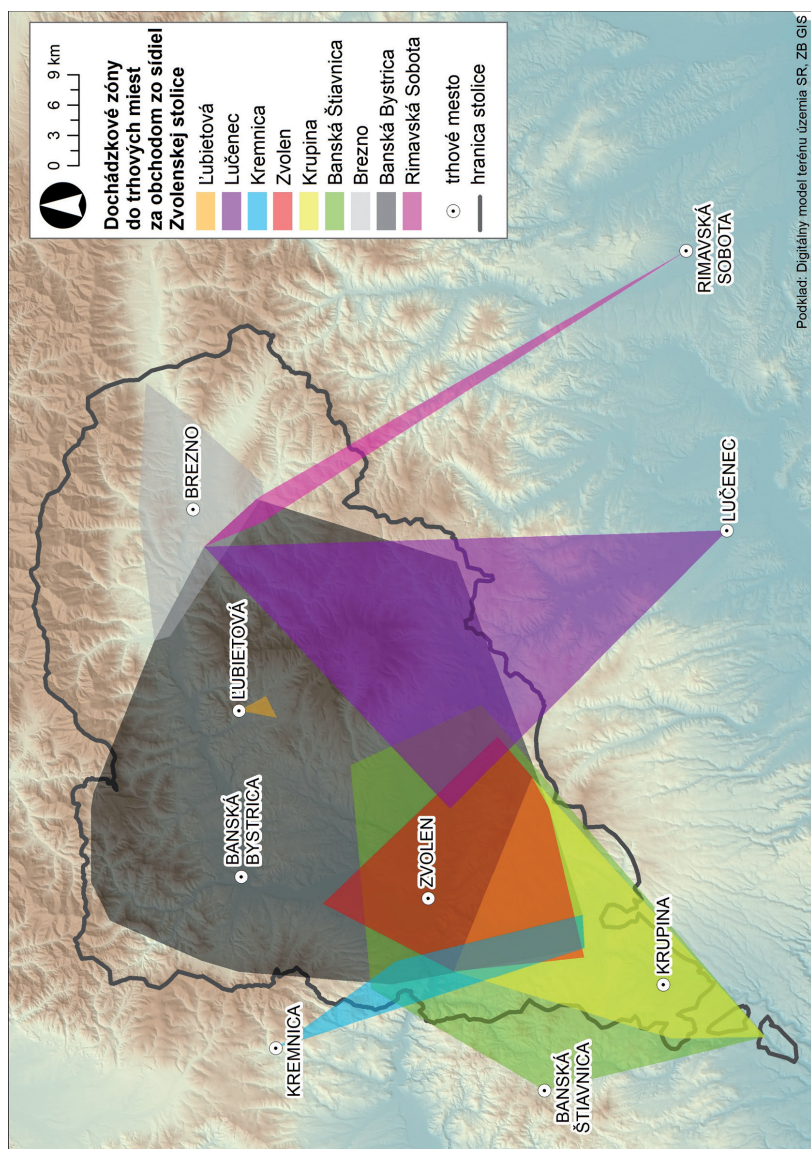
V prvom prípade, keď sa mlyn nachádzal v dotknutom sídle, sa vzdialenosť k mlynu neuvádzala. V tomto prípade však nie vždy platilo, že mlyn sa naozaj nachádzal priamo v intraviláne sídla. Svedčia o tom najmä časté poznámky popisujúce polohu mlynov s uvedením, že mlyn leží v chotári dediny („w chotare / w nasem chotare“) či v blízkosti dediny („pri nas blisko wistawenem / pry našeg obcy“). Ide tu o potvrdenie faktu, že bežnou praxou bývala výstavba mlynov, predstavujúcich hlučnejšie tech-

²³ Pri tvorbe mapy, ktorá znázorňuje regióny na základe vzdialenosti k významnejšiemu trhovému centru, bol použitý nástroj „Create Thiessen Polygons“, ktorý je súčasťou nástrojov ArcToolboxu (Analysis Tools – Proximity). Thiessenové (tiež Dirichletové) polygóny alebo Voronoi diagramy, prezentujú metódu, ktorá rozdelí vstupný bodový povrch na n-uholníky (polygóny), ktoré ohraničia akoby zázemie (spádovú oblasť) každého bodu v závislosti od smeru a vzdialenosti k najbližším bodom svojho okolia, t. j. definujú „individuálne“ plochy vplyvu okolo každého zo vstupných bodov. Ide v podstate o interpolačnú a alokačnú metódu priradujúcu plochu k vstupným bodom na základe ich vzdialenostných a smerových atribútov. V humánnogeografickej a demogeografickej praxi sa využívajú na ohraničovanie zázemí miest, spádových oblastí poľnohospodárskych, priemyselných, obchodných, rekreačných a ďalších centier. V spojení s lokačno-alokačnými postupmi vytvárajú vhodnú bázu pre identifikáciu pravdepodobných oblastí vplyvu, resp. potenciálu pre rôzne aktivity človeka a modelovanie sociálno-ekonomických interakcií v geografickom priestore (bližšie Dagmar KUSENDOVÁ, Aplikácia vzdialenostných operátorov GIS v demogeografických analýzach, online: http://gisak.vsb.cz/GIS_Ostrava/GIS_Ova_2002/Sbornik/Referaty/kusendovar.htm [cit. 1. 2. 2020]).

²⁴ Pri tvorbe mapy, ktorá znázorňuje reálne dochádzkové zóny do významnejších trhových centier zo sídiel Zvolenskej stolice, bol použitý nástroj „Aggregate Points“, ktorý je súčasťou nástrojov ArcToolboxu (Cartography Tools – Generalization). Tento nástroj umožňuje vytvoriť polygóny okolo skupiny blízkych bodov.



Obr. č. 2. Mapa znázorňujúca regióny na základe vzdialenosti k významnejším trhovým centrá.
– Kartografické spracovanie Michaela Žoncová.



Obr. č. 3. Mapa znázorňujúca dochádzkové zóny do trhovských miest za obchodom zo sídiel Zvolenskej stoličky.
– Kartografické spracovanie Michaela Žoncova.

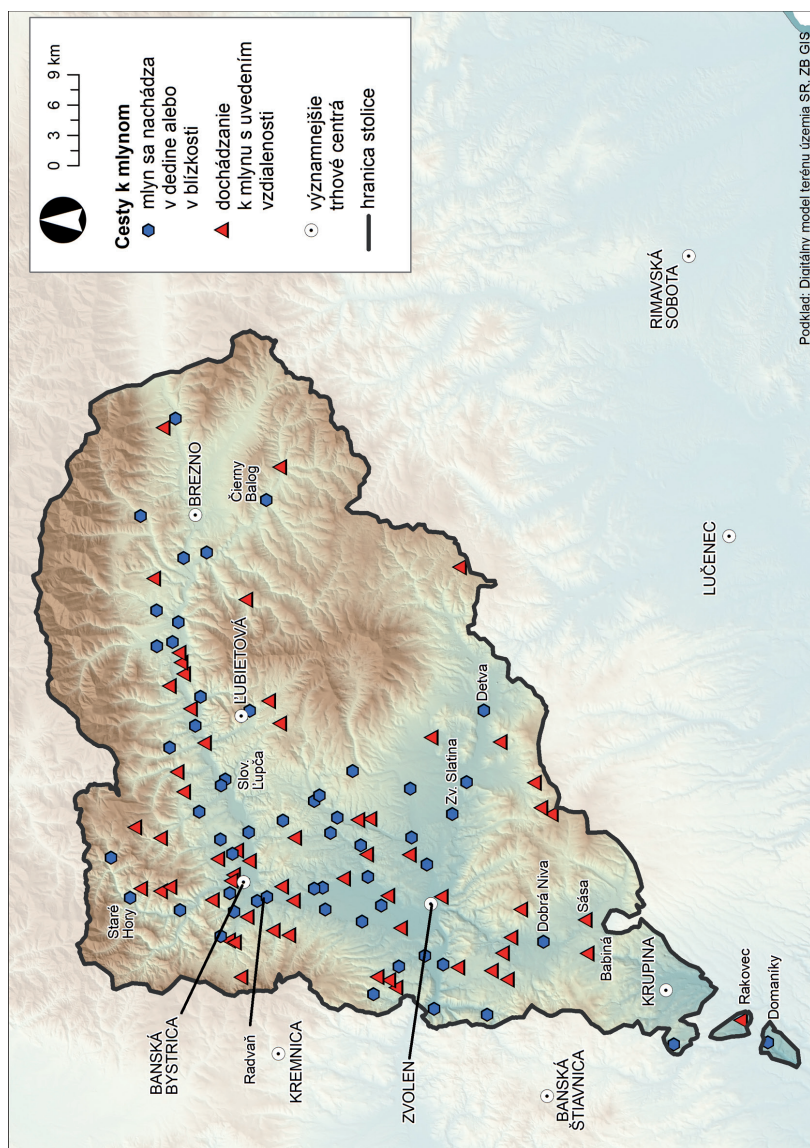
nické zariadenia, skôr mimo intravilánov sídiel, alebo na ich okraji („na koncy dediny“).

V druhom prípade, kedy sa mlyn v predmetnom sídle nenachádzal, sa vždy uviedla vzdialenosť k najbližšiemu mlynu. Mohlo tomu byť aj v prípade, keď mlyn ležal v extraviláne sídla na území vlastného chotára, ale aj na území iného sídla. V prípade, že mlyn ležal na území iného sídla sa zvyčajne uviedol aj konkrétny názov sídla, prípadne mlynu, do ktorého sa chodilo mlieť. Vzdialenosti sa najčastejšie uvádzali v hodinách alebo častiach hodiny (pol štvrť, štvrť, pol, trištvrté, celá, dokonca 5 štvrt hodiny). Podľa uvedeného je zrejmé, že najmenšou jednotkou na vyjadrovanie času bola štvrť hodina. Orientácia na minúty sa nepoužívala. Výnimočne sa vzdialenosť mohla vyjadriť tiež v míľach. Takmer všetky mlyny, do ktorých sa vzdialenosť vyjadrovala v hodinách, sa nachádzali do 1 hodiny pešej chôdze. Vzdialenejší bol len mlyn, ktorý využívali obyvatelia Detvianskej Huty (3 hodiny) a Moštenice (1 hodina a štvrť). V rámci míľových vzdialeností sa najďalej nachádzali mlyny, do ktorých dochádzali obyvatelia Kališťa (2 míle). Ostatné sa nachádzali do vzdialenosti jednej míle. Dochádzku do mlynu v inej stolici uviedli len obyvatelia Rakovca, ktorí využívali mlyn v susedných Hontianskych Nemciach na území Hontianskej stolice.

Mlyny zachytávajú aj mapové listy prvého vojenského mapovania, známeho tiež ako jozefské mapovanie, ktoré v predmetnej oblasti vznikli len približne o desaťročie neskôr od nahlasovania údajov pre potreby vyhotovenia tereziánskeho urbáru.²⁵ To umožňuje údaje obsiahnuté v dotazníkových odpovediach porovnať s týmto unikátnym kartografickým prameňom. Pri takomto porovnaní možno zistiť, že niektoré mlyny vojenská kartografi vôbec nezaznamenali. Na druhej strane sa výnimočnejšie objavili aj také prípady, kedy mlyn naznačený v mape neuvádzali poddaní v urbári. Oba prípady sú pravdepodobne skôr dokladom nepresností vzniknutých pri mapovaní daného územia.

Mapa znázorňujúca cesty k mlynom (obr. č. 4) akcentuje výlučne výpoveď študovaného historického prameňa. Z uvedeného dôvodu nezachytáva presnú polohu jednotlivých mlynov, ani ich skutočný počet. Na zistenie týchto skutočností by bola potrebná práca s ďalšími dobovými prameňmi a ich komparácia s výpoveďami poddaných zaznamenanými počas príprav urbárskej regulácie. Kartograficky je možné v tomto prípade teda vyjadriť len fakt, či poddaní vzdialenosť k najbližšiemu mlynu nešpecifikovali, alebo vo svojej výpovedi uviedli aj konkrétnu vzdialenosť k najbližšiemu mlynu či mlynom, ktoré bežne používali. V prvom prípade tým vyjadrili skutočnosť, že mlyn sa nachádza priamo v sídle, na jeho okraji, alebo v jeho bezprostrednej blízkosti. Dochádzku na mlynské miesto v takomto prípade nepovažovali za nijako obmedzujúcu záležitosť. V druhom prípade tým vyjadrili fakt, že naopak dochádzka k mlynu im spôsobovala isté časové obmedzenia.

²⁵ Az első katonai felmérés, Budapest 2004 (DVD). Mapy sú dostupné tiež na stránke: <https://mapire.eu/en/>.



Obr. č. 4. Mapa znázorňujúca cesty poddaných k obilným mlynom. – Kartografické spracovanie Michaela Žoncova.

Výpovede o kvalite ciest

Z hľadiska výskumu ciest a dopravných pomerov v minulosti sú mimoriadne cenné výpovede charakterizujúce kvalitu používaných ciest. Tieto údaje sú o to zaujímavejšie a hodnotnejšie, že ide o pohľad na kvalitu ciest zo strany samotných poddaných, teda pravidelných užívateľov hodnotených cestných spojov. Predstavitelia jednotlivých sídiel sa vo svojich výpovediach vyjadrovali väčšinou jednoduchými slovnými spojeniami, na základe ktorých môžeme vytvoriť štvorstupňovú škálu kvality používaných ciest (dobré, čiastočne dobré, zlé, závislé od počasia).

Najčastejšie slovné vyjadrenia charakterizujúce dobrú či uspokojivú kvalitu ciest boli také, kde respondenti uviedli, že chodia veľmi dobrou, dobrou alebo rovnou cestou. Naopak, najčastejšie vyjadrenia upozorňujúce na zlú kvalitu cesty boli také, kde uviedli, že chodia zlou, ťažkou, odpornou, veľmi odpornou, skalnatou, tvrdou, kopcovitou či dokonca mrcha a veľmi mrcha cestou. Časté boli aj neutrálnejšie vyjadrenia upozorňujúce na stav, kde len časť cesty bola dobrá, avšak jej druhá časť mala nízku kvalitu, prípadne tiež na podstatný vplyv aktuálneho počasia na kvalitu cesty. Najčastejším vyjadrením charakterizujúcim len čiastočnú kvalitu cesty na niektorých úsekoch boli také, kde poddaní uvádzali, že chodia po z časti dobrej ceste, z dvoch tretín dobrej ceste či z polovice po skalnatej ceste. Závislosť kvality cesty na aktuálnom počasi vyjadrovali poddaní najmä konštatovaním, že chodia po niekedy dobrej a niekedy zlej ceste. Zohľadnenie faktoru počasia pri charakteristike kvality cesty potvrdzuje odvolanie na čas, v ktorom cestu používali („*wedle przypadnoscy casu kedy dobrou kedy zlou cestou chodime*“).²⁶

Výnimočne poddaní uviedli aj bližšiu charakteristiku používanej cesty ako napríklad, že používajú krajinskú, hradsú, alebo veľkú hradsú cestu. Bolo to najmä v súvislosti so sťažnosťami na škody spôsobené intenzívnym pohybom pocestných po týchto frekventovanejšie používaných cestách. Takto sa sťažovali napríklad obyvatelia Badína na škody, ktoré na ich lúkach spôsobujú pocestní po tom, čo cez ne bola postavená pred 5 rokmi (1765) krajinská cesta.²⁷ Vďaka tejto ojedinelej sťažnosti sa v tomto prípade dokonca dozvedáme presnú dobu výstavby cesty. Obyvatelia Domaník sa sťažovali, že pocestní s vozmi im ničia pastviny a lúky, pričom ako dôvod uviedli to, že ležia na veľkej hradskej ceste. Škody, bez bližšej špecifikácie, ktoré spôsobujú pocestní uviedli aj obyvatelia Kremničky, čo zdôvodnili takisto tým, že ich dedina leží priamo na hradskej.

Limitom historického prameňa je fakt, že charakteristika kvality ciest sa neuvádzala vo všetkých urbároch. Tieto údaje, charakterizujúce kvalitu bežne využívanej

²⁶ Toto konkrétne konštatovanie napr. v urbároch dedín Vigľaš a Stožok.

²⁷ „*Pre orsaczku wsseobecnú cestu, w prostred luk pret piatma rokmy wymieranu, z poprawianim a wyważaniem, take tess ginich pocesnych, stran cesty y oprek luk chodicich, škodu welku ci-time.*“

cestnej komunikácie, možno spojiť asi len s polovicou z celkového počtu sídiel zahrnutých v jednotlivých urbároch. V absolútnych číslach to predstavuje 82 z celkového počtu 151 sídiel. Aby kartografické vyjadrenie problematiky verne odrážalo výpoveď dobového prameňa, mohlo byť zrealizované len prostredníctvom bodových mapových znakov. Pre zobrazenie ciest vhodnejšie líniové mapové znaky, by boli v tomto prípade príliš špekulatívne. Aj bodové kartografické zobrazenie však umožňuje vytvoriť si aspoň čiastočnú predstavu o kvalite jednotlivých cestných úsekov (obr. č. 5).

Ako kvalitatívne dobré cesty možno hodnotiť napríklad komunikáciu medzi Banskou Bystricou a Zvolenom, pokračujúcu ďalej po Hronskú Breznicu, cestu z Hronskej Breznice cez Kozelník do Banskej Štiavnice, cestu od Banskej Bystrice na Horehronie po Brezno či cestu z Banskej Bystrice cez Kostiviarsku, Sv. Jakub do Uľanky s odbočkou na Španiu Dolinu.²⁸ Za cesty veľmi zlej kvality možno naopak považovať napríklad komunikácie vedúce od Bielych handlov do Brezna, ako aj všetky lesné cesty vrátane tých, ktoré viedli z Čutkovskej hory na Španiu Dolinu, spomínané obyvateľmi z dedín Hiadeľ, Medzibrod a Podkonice.²⁹ Ako z časti dobré a z časti zlé hodnotili svoje cesty napríklad obyvatelia mestečiek ležiacich severne od Krupiny,³⁰ pričom podrobnejšie sa o nich rozpisali najmä predstavitelia Dobrej Nivy a Sásky.³¹ V prípade dedín Bacúrov a Tŕnie museli miestni obyvatelia negatívne hodnotiť len cesty okolo vlastných dedín a v prípade Ostrej Lúky zrejme aj v smere na Krupinu. Napokon, ako cesty svojou kvalitou závislé od počasia hodnotili svoje komunikácie len predstavitelia sídiel ležiacich na území Vígľašského panstva.³²

S pomocou mapového výstupu zobrazujúceho skúmaný jav je možné zaradiť konkrétne hodnotenie kvality komunikácie do kontextu s typom krajiny (hoci v tomto prípade len s typom odvíjajúcim sa od charakteru reliéfu), v ktorom sa sídlo nachádza,

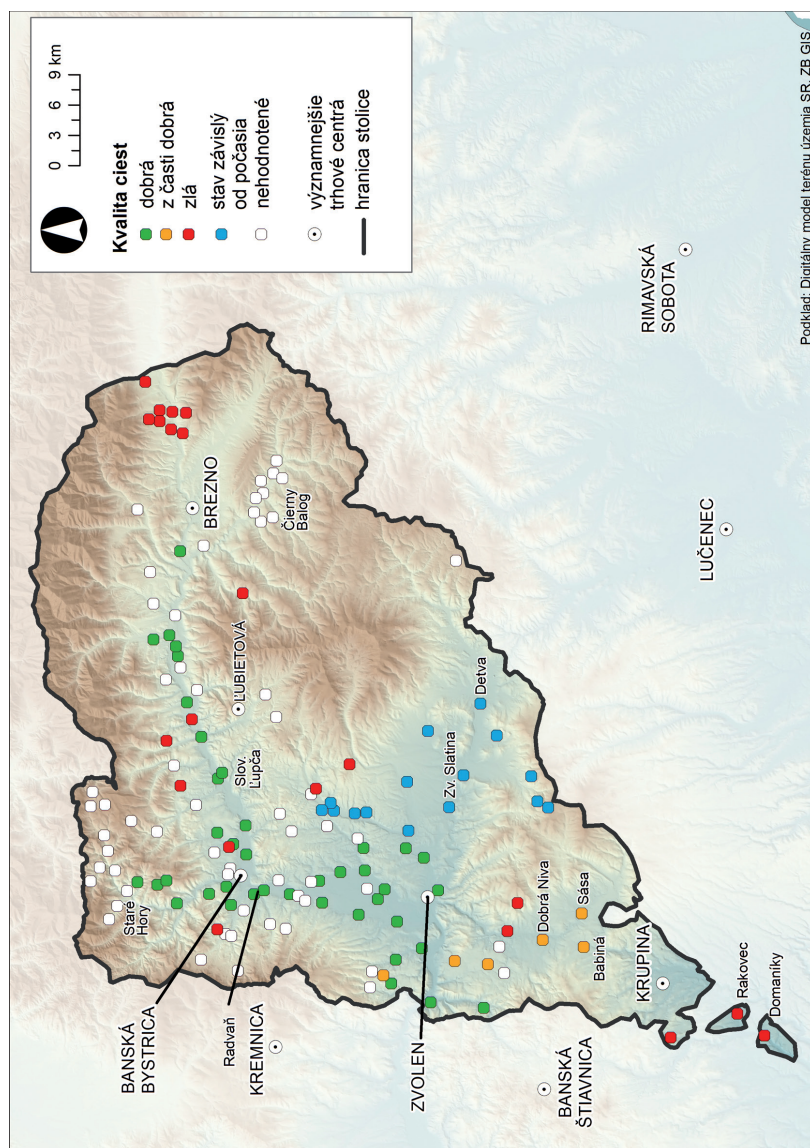
²⁸ Ako dobré hodnotili cesty obyvatelia 40 sídiel: Badín, Budča, Budička (okrem ciest vo vlastnom chotári), Dubová, Hájniky, Hronsek, Hronská Breznica, Jasenie, Kostiviarska, Kováčová, Kozelník, Kráľová, Kremnička, Lieskovec, Lučatín, Lukové, Ľupča, Ľupčianska Ulica, Majer (okrem lesných ciest), Môťová, Piesky, Podlavice, Predajná, Radvaň, Richtárová, Rybáre, Sampor, Selce, Senica, Sielnica, Sv. Jakub, Sv. Ondrej, Šalková, Špania Dolina, Turová, Uľanka, Valaská, Veľká Lúka, Vlkanová, Zámotie.

²⁹ Mimoriadne negatívne hodnotili svoje cesty predstavitelia 21 sídiel: Krám, Pôbišovo, Filipovo, Gašparovo, Bacúch, Braváčovo, Podholie, Srnkovo, Domaníky (aj napriek polohe na hradskej), Dúbravica, Hiadeľ, Hrochoť, Kráľovce, Kynceľová, Medzibrod, Michalková, Osrblie, Podkonice, Podzámčok, Rakovec, Riečka (lesné).

³⁰ Takto hodnotili svoje cesty predstavitelia spolu 6 sídiel: mestečiek Babiná, Dobrá Niva, Sása a dedín Bacúrov, Ostrá Lúka, Tŕnie.

³¹ „... do pred gmenowanich kralowskich miest gakožo do Krupini z polowice, do Štiawnice priliž skalnatu do Zvolena tiež tak odpornu cestu mame. Do Bystrice pak a do Crennice tiež na polowicy odpornu, potom pak spusobnegssu mame.“

³² Konkrétne išlo o 15 sídiel: Bečov, Čerín, Čačín, Závada, Detva, Dúbravy, Kalinka, Klokoč, Očová, Sebedín, Stožok, Zvolenská Slatina, Vígľaš, Vígľašská Huta, Zolná.



Obr. č. 5. Mapa znázorňujúca hodnotenie kvality ciest poddanými. – Kartografické spracovanie Michaela Žoncová.

resp. cez ktorý cesta prechádza. V prípade hodnotenia kvality ciest je totiž potrebné mať na zreteli fakt, že tu išlo o relatívne výpovede poddaných, odvíjajúce sa aj od typu krajiny (charakterizovanom napr. reliéfom, vodnou sieťou, zalesnením územia a pod.) či dopravnej infraštruktúry (tvorenej napr. mostami, stanicami na prepriahanie záprahov, alebo prístennými hostincami).

Uvedené závery, vychádzajúce z výpovedí predstaviteľov obecných komunít z čias prípravy tereziánskeho urbáru, môžeme porovnať napríklad s dobovou klasifikáciou ciest, do značnej miery odrážajúcou ich kvalitu, zachytených na mape Ignáca Müllera (1769) a na mapových listoch prvého vojenského mapovania.³³ Ďalšou vhodnou alternatívou pre takúto komparáciu môžu byť aj vojenské popisy ciest zaradené do písomných opisov krajiny (Militärische Landesbeschreibungen), ktoré vznikli pri príležitosti prvého vojenského mapovania.³⁴

Záver

Výskumom dotazníkových odpovedí z čias prípravy tereziánskej urbárskej regulácie sa podarilo zhromaždiť množstvo historických dát vypovedajúcich o pracovnej mobilite poddanského obyvateľstva žijúceho na území Zvolenskej stolice. Zaznamenaná pritom bola mobilita poddaných na území panstiev (zväčša povinná), na území celej stolice presahujúca hranice panstiev (povinná aj zárobková), ale tiež smerujúca za hranice Zvolenskej stolice, či už do susedných, alebo aj vzdialenejších stolíc (zväčša zárobková). Špecifickým typom mimoriadne rozšírenej pracovnej mobility v regióne bola doprava dreva realizovaná po vodných cestách, ktorá sa realizovala vo forme pltníctva, alebo voľného plavenia dreva. Niektoré zo sledovaných javov súvisiacich s používaním ciest a mobilitou poddaných boli spracované prostredníctvom mapových výstupov vytvorených v programe ArcMap 10.5. Zmienky o dochádzke na trhy umožnili vytvoriť mapu trhových sfér. Tieto bolo možné vyjadriť ako líniovo, tak aj areálovo, vo forme potenciálnych, ako aj reálnych trhových sfér. Podobne tak, získané údaje umožnili vyhotoviť mapu znázorňujúcu dostupnosť mlynov či kvalitu ciest. Medzi mimoriadne hodnotné patria práve dáta umožňujúce hodnotenie kvality používaných ciest, nakoľko reprezentujú reálny pohľad ich pravidelných užívateľov.

³³ Obe kartografické diela vo vzťahu k dobovým cestám analyzoval Peter ŠIMKO, *Cestná sieť Slovenska na mape Uhorska od Ignáca Müllera a 1. vojenskóm mapovaní*, in: *Dejiny cestnej dopravy na Slovensku II*, ed. Peter Šimko, Žilina 2017, s. 101–117.

³⁴ V úplnosti sú dostupné v prácach: *Az első katonai felmérés* (ako pozn. 25) resp. Bronisława PORUBSKÁ – Annamária JANKÓ, *Vojenské mapovanie na Slovensku 1769–1883*, Bratislava 2013, CD-ROM príloha.

Oto Tomeček – Michaela Žoncová

Ways to Research Paths Based on Documents from the Maria Theresia's Urbarial Survey

In the second half of the 18th century during the process of preparation of the Maria Theresia's urbarial survey in Hungary the situation in individual communities was researched by means of questionnaires. The survived sheets with questionnaire responses comprise, beside others, lots of information regarding labour-related mobility of serfs (compulsory as well as profitable), journeys to places where more significant fairs were held and to places where mills were situated, and also information describing the importance and quality of used paths. It was specifically this aspect of documents from the Maria Theresia's urbarial survey which Slovak researchers dealing with historic paths, transportation and mobility of serfs have neglected by now. The paper introduces ways to research these features based on information obtained from questionnaire responses provided by representatives of municipalities in the Zvolen district. One of the outcomes of the research is a set of five maps created in the ArcMap 10.5 application. Two of the maps showed how people travelled from individual municipalities to places where fairs were held (in lines and premises). The third map indicated hypothetic fair regions created on the basis of distances between individual sites where fairs were held. The remaining two maps show journeys to mills and of serfs' reports on quality of paths they regularly used.